

令和7年度実証実験結果報告

令和8年3月26日

大阪府四條畷市

< 目 次 >

1. 令和7年度の事業概要	2
2. 自動運転走行実証実験	4
3. 車載センサの増設（自動制御化）	15
4. 今後の課題と対応方針	19

1. 令和7年度の事業概要

令和7年度の事業概要

- 令和7年度は、「自動運転走行実証実験」および「自動運転車両の改造（センサ増設）」を実施した。
- 走行実証実験では「路車協調システム」「遠隔アシスト」を試行し、将来的なレベル4自動運転の実装に向けた課題を検討した。

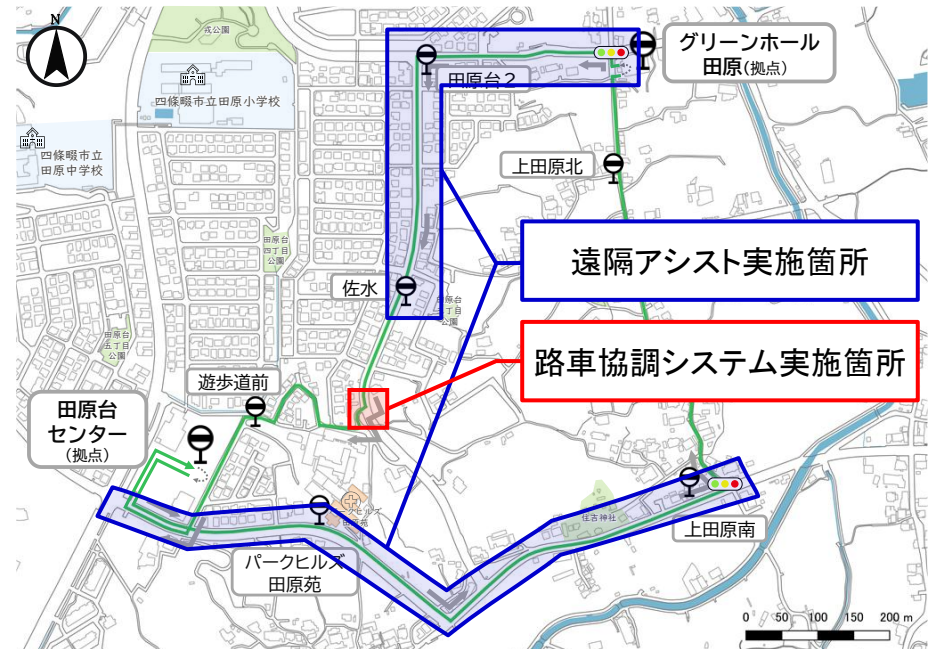
令和7年度事業概要

1) 自動運転走行実証実験

実験① 路車協調システム	車載センサでは把握できない死角等の状況を交差点センサ等により把握し、伝達することで、自動運転車の安全で円滑な走行を支援
実験② 遠隔アシスト	車内外の状況等を遠隔で監視し、自動運転車のボタン操作等の走行支援（遠隔アシスト）により自動運転車の走行を補完、支援

2) 自動運転車両の改造（センサ増設）

センサ増設 （自動制御化）	現状の車載センサの配置では検知範囲外（死角）となっている側方を検知するために、車載センサを増設し、右左折箇所等の自動制御化を図る
-------------------------	--

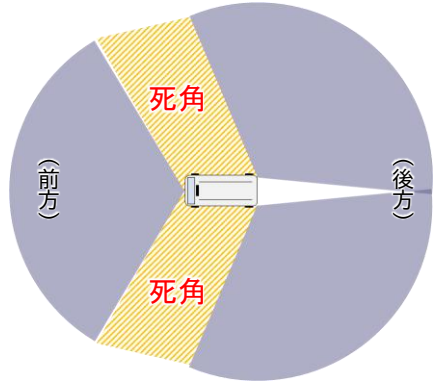


▼車載センサの設置状況



※現状（センサ増設前）は3個設置

▼車載センサの死角



2. 自動運転走行実証実験

実験① 路車協調システム

実験② 遠隔アシスト

自動運転走行実証実験

- 令和7年度の実証実験では「路車協調システム」「遠隔アシスト」を試行し、将来的なレベル4自動運転の実装に向けた課題を検討した。
- 実験は令和7.11月～R8.1月の平日に定時定路線で運行し検証データを取得した。

実験概要

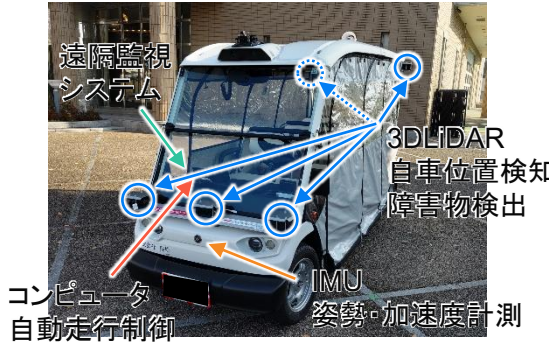
実験① 路車協調システム※1	車載センサでは把握できない死角等の状況を交差点センサ等により把握し、伝達することで、自動運転車の安全で円滑な走行を支援
実験② 遠隔アシスト※2	車内外の状況等を遠隔で監視し、自動運転車のボタン操作等の走行支援（遠隔アシスト）により自動運転車の走行を補完、支援

運行概要

運行日	路車協調システム : 令和7年11月5日(水)～令和8年1月29日(木) 遠隔アシスト : 令和7年12月3日(水)～令和8年1月8日(木) ※通年運行(毎週水曜日)も実施
運行時間	10時～16時(12時台は休憩)
運行ルート	グリーンホール田原～田原台センター
運行方法・ダイヤ	定時定路線、10便/日 ※通年運行日(毎週水曜日)は現行運用に從う(3便/日)
運行体制	実施主体: 四條畷市 運行主体(保安員/運転手/遠隔アシスタント): TCC※3、建設技術研究所 自動運転車両の開発: エクセイド、遠隔アシストの開発: ソリトンシステムズ
乗車定員	7人(内2人は運転手と保安員)
乗車方法	一般の利用は受け付けない(視察者や関係者のみ) ※通年運行日(水曜日)のみ乗車可

▶実験車両

(外観)



(車両情報)

項目	内容	
車両名	AR-07 (たわらコネクタート)	
乗車定員	7(運転席含む)	人
自動運転時の定員	5(試乗枠)	人
最高速度	19	Km/h
センシング	5(LiDAR)	個
その他装備	IMU、ドライブレコーダ	

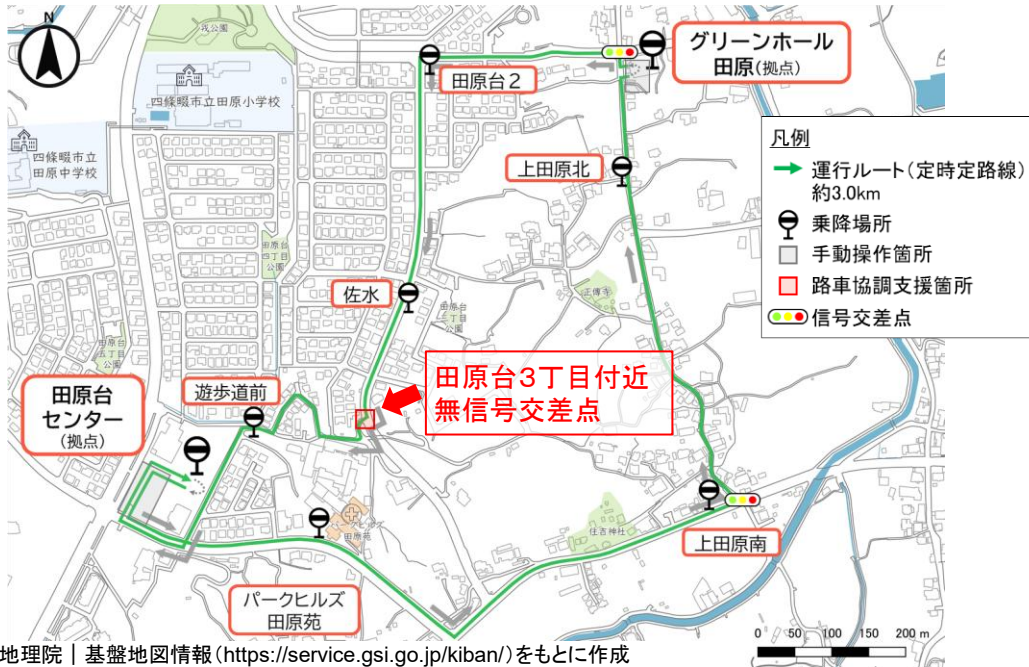
※外観、車両情報はセンサ増設後の内容

※1 道路局事業で実施(令和7年2月26日付けで、国土交通省道路局から採択通知あり)
 ※2 内閣府事業(第2世代交付金)で実施(令和7年9月2日付けで、内閣府地方創生推進事務局から採択通知あり)
 ※3 たわらコネクタート(地域ボランティアにより運行)

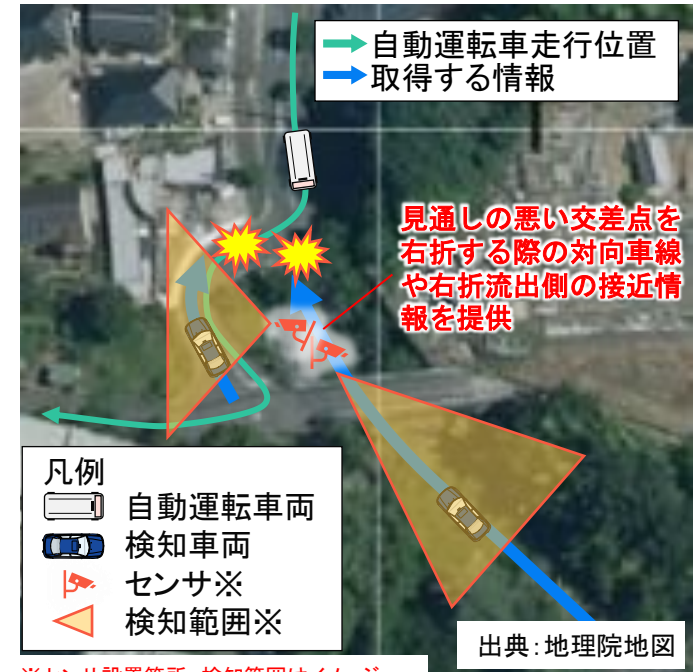
路車協調システム実証実験

- 見通しの悪い交差点を右折する場合等、車載センサでは捉えきれない対向車線や流出先の動向を路側センサで検知（支援箇所：1箇所、路側センサ設置数：2箇所）
- 自動運転車は車載センサと路側センサで検知した情報をもとに自動制御で通行

実施箇所



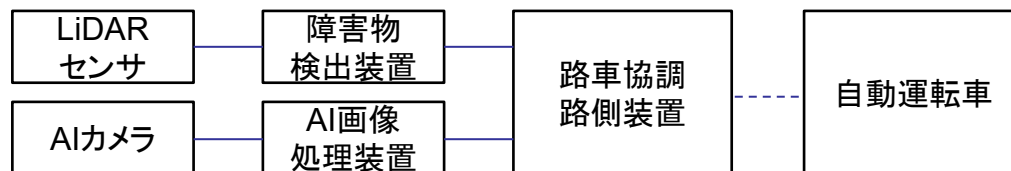
(設置イメージ)



※センサ設置箇所、検知範囲はイメージ

情報提供・活用フロー

- ① LiDARセンサやAIカメラにより検出した情報を、障害物検出装置やAI画像処理装置により物標情報へ処理
- ② 路車協調路側装置から自動運転車に随時物標情報送信



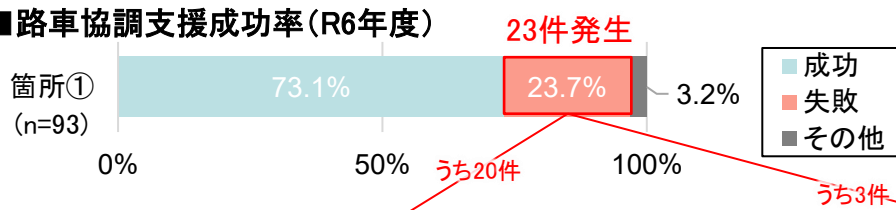
路側支援の内容

- ・使用するセンサ：LiDARセンサ、AIカメラ
- ・通信方式：光回線
- ・検知種別：自動車、歩行者、自転車、二輪車

(参考)令和6年度に抽出した課題と対応策

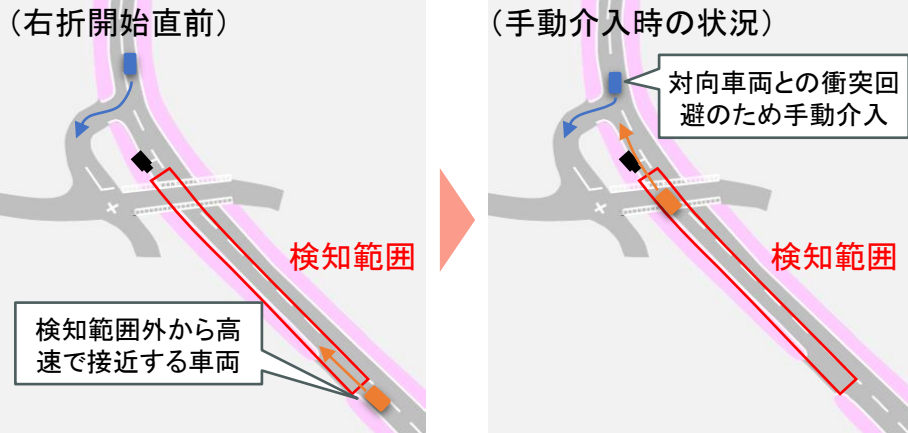
- 箇所①の路車協調支援成功率※は箇所73.1%であった。
- 失敗要因としては、「検知範囲外から高速で接近する車両との衝突回避(20/23件)」や「右折流出側から接近する車両との衝突回避(3/23件)」などがあった。
- これらの対策として、今年度は対向車線側：検知範囲の拡大、右折流出側：車載センサの増設および路側センサの設置を行った。

■路車協調支援成功率(R6年度)



※ 成功…自動運転車が通行する際に対向車等の交通があった運行便のうち、路側センサの検知情報をもとに自動運転車が自動で交差点右左折箇所手前で停止でき、交差点を通過できた場合

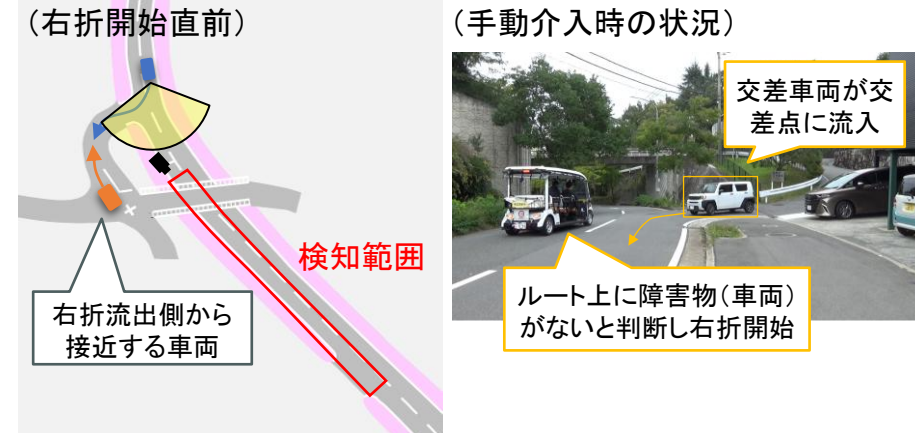
▼失敗要因① 検知範囲外から高速で接近する車両との衝突回避



〈要因〉
実際に検知できていた検知範囲は計画段階に検討した検知範囲を満たしてなかった。

〈対応策〉
検知範囲の拡大(地図データを新規作成)

▼失敗要因② 交差点流出先から接近する車両との衝突回避



〈要因〉
車載センサで右折流出先の交通状況を検知できなかった。

〈対応策〉
右折流出側の交通状況を捕捉するため、車載センサを増設。なお、右折流出側の道路は勾配がある他、植栽により交通状況を捕捉しづらいため、路側センサも併用して設置。

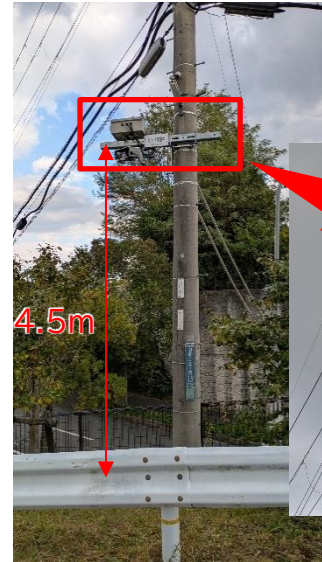
(参考)路側センサの設置状況

- 路側センサは照明柱（市）および電柱（関電）への共架した。
- 自動運転車の交差点通過状況を撮影するため、照明柱に検証用カメラを設置した。

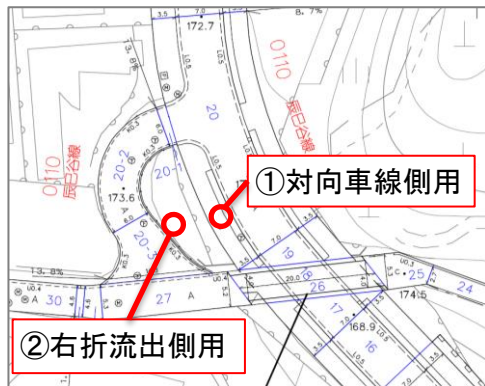
①対向車線側用(照明柱)



②右折流出側用(電柱)



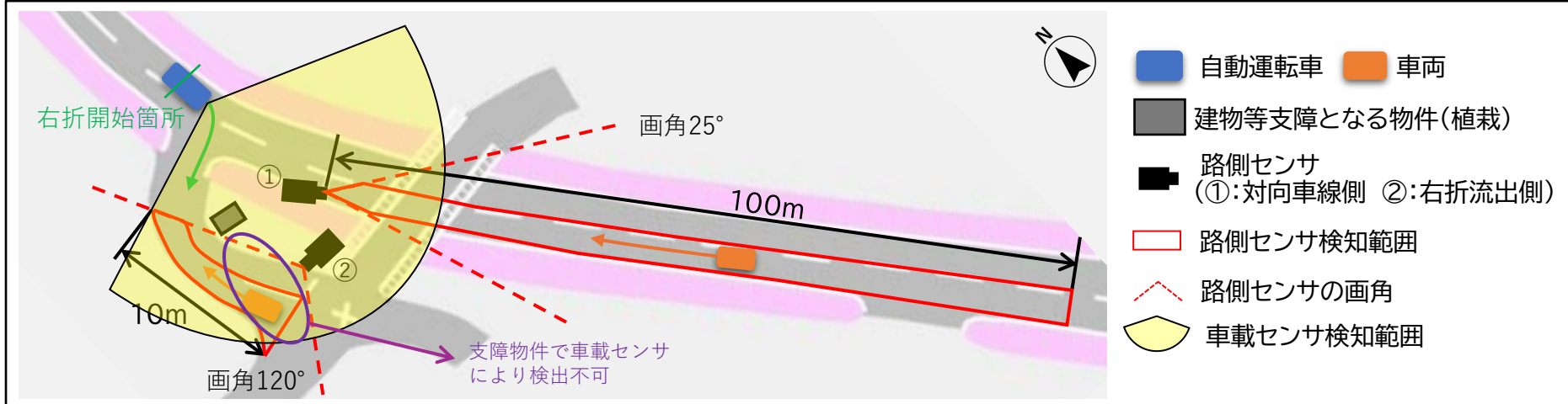
▼位置図



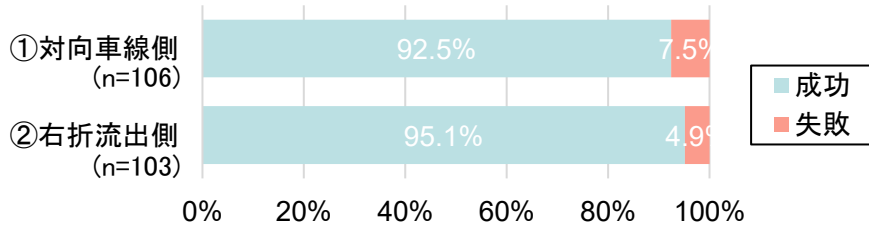
路車協調システムの検証結果

- 路車協調支援成功率は①対向車線側で92.5%、②右折流出側で95.1%となり、成功率は過年度より大きく上昇した。（【参考】過年度の支援成功率：箇所①73.1%）
- 失敗要因として、「遠方の車両に対する検知精度が低い」や「対象交通が遮蔽物に隠れ補足できなかった」などが発生した。

■路車協調実施概要



■路車協調支援成功率



▼失敗要因

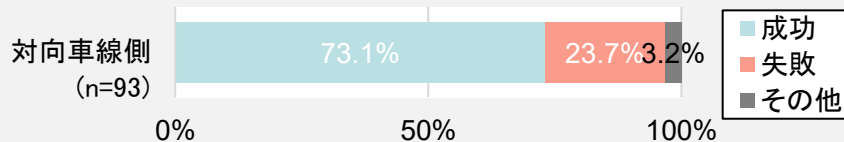
①対向車線側

- ・検知範囲内の遠方（交差点から約80m以遠）の物標検知精度が低く、比較的速度が速い車両が遠方から接近する状況に対応できなかった（4回／50%）
- ・右折開始後に、右折流出側の検知範囲に進入してきた車両を運転手が視認し、安全を優先した（4回／50%）

②右折流出側

- ・対象交通の対向車両がセンサの遮蔽物となる場合も発生し、路側センサが対象交通を捕捉できなかった（2回／40%）
- ・右折開始後に、右折流出側の検知範囲に進入してきた車両を運転手が視認し、安全を優先した（3回／60%）

(過年度の支援成功率)



遠隔アシスト実証実験

- 遠隔で人員が限定的に援助（アシスト）し、自動運転機能と組み合わせて運転の継続を図るシステム。ただし、本実験はレベル2自動運転の枠組みで実施した。
- L4における遠隔アシストを見据え、L2遠隔アシストの適用可能性を検証した。

▶アシストシステム

自動運転における走行判断、運転操作の完全自動化が当面困難と思われる特定のユースケース※¹に対して、当該機能（認知、判断、運転操作判断の通知※²）の一部を車内又は遠隔で人員が限定的に援助（アシスト）し、自動運転機能と組み合わせて運転の継続を図るシステム

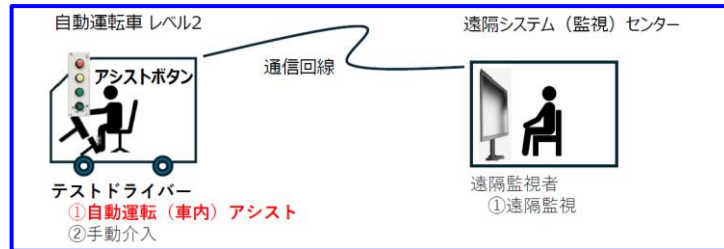
※¹ 横断歩道発進、路上駐車迂回等の判断

※² 自動運転システムでの判断が困難な走行条件下で、その判断のみ（アシストボタンの押下等）を人員が行い、運転操作自体は自動運転機能の下で行われる

■車内アシスト

L2自動運転において車内のテストドライバーが操作

- ▼レベル2 テストドライバーによる車内アシスト
- ※四條畷市におけるこれまでの運用

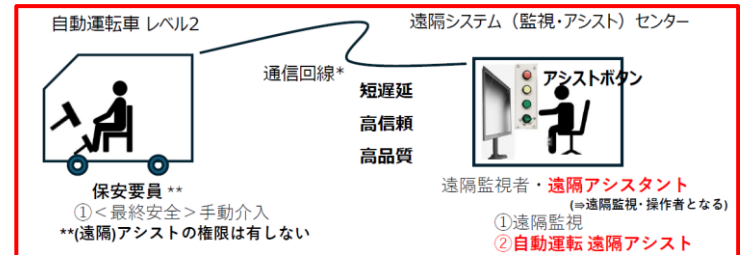


移行を検討

■遠隔アシスト

L2～（L4）自動運転において遠隔に存在する遠隔アシスタントが操作

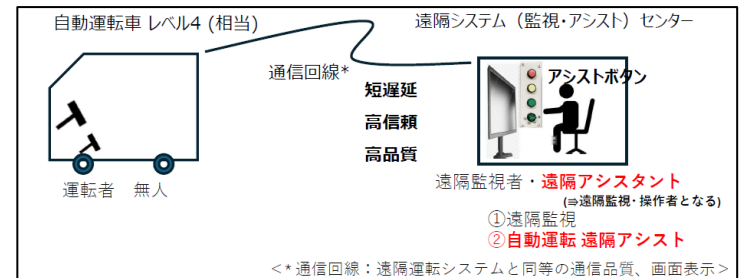
- ▼レベル2 遠隔監視者（遠隔アシスタント）による遠隔アシスト
- ※今回の実証実験の対象



▶アシスト対象（完全自動化が当面困難なケース）

- ✓横断歩道発進判断
 - ✓無信号交差点発進判断
 - ✓信号交差点発進判断
 - ✓一時停止標識発進判断
 - ✓路上駐車迂回走行判断
 - ✓停留所からの発車
 - ✓誤検知・過検知による停車の発進判断 など
- 本実証実験で検証

- ▼レベル4（相当）遠隔監視者（遠隔アシスタント）による遠隔アシスト



<*通信回線：遠隔運転システムと同等の通信品質、画面表示>

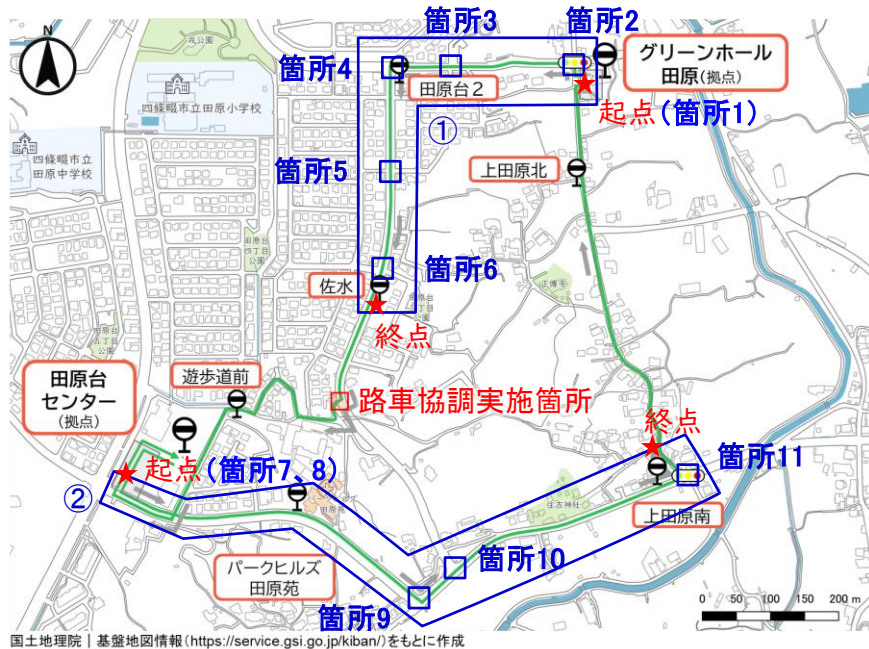
(参考)遠隔アシスト実験箇所

- 本実証実験はレベル2ガイドライン内で行い、運転手主体とした。
- 検証箇所接近時、遠隔アシスト側が判断し、運転手の承認を得たうえで、車両に判断結果を通知。走行中に、他車両等との交錯の可能性がある場合は運転手が手動で停止・回避。

▶運行ルート

区間①: グリーンホール田原～佐水バス停

区間②: 田原台センター(敷地内除く)～上田原南付近信号交差点左折



※路車協調実施箇所や過年度実験の手動介入発生状況を踏まえて設定

▶実験(アシスト)箇所と運行内容

- 区間①: グリーンホール田原～佐水バス停

箇所番号	運行内容	箇所番号	運行内容
1	拠点出庫 (一時停止右折)	4	無信号交差点(左折)
2	信号交差点(左折)	5	無信号交差点(直進)
3	無信号交差点(直進)	6	無信号交差点(直進)

- 区間②: 田原台センター～上田原南付近信号交差点左折

箇所番号	運行内容	箇所番号	運行内容
7	拠点出庫(直進)	10	無信号交差点(直進)
8	拠点出庫 (一時停止左折)	11※	信号号交差点(左折)
9	無信号交差点(左折)		

※箇所11は信号灯器までの距離があり、車載カメラ映像では判読困難であることが試走時に判明したため、運転手が通過判断をアシスタントに指示する運用とした

運行実績

○実証実験期間14日間で全107便を運行した。なお、通年運行を除く11日間では全105便を運行した。

■運行実績

No.	実験区分	日付	曜日	天気	平均気温 (°C)	最高気温 (°C)	最低気温 (°C)	降水量の 合計(mm)	10分間降 水量の最 大(mm)	運行便数	運休便数	運休理由
1	通年運行	12月3日	水	☁	9.1	13.6	3.2	0	0	1	-	
2	通常運行	12月4日	木	☁☀	5.1	8.6	1.8	0	0	10	0	
3	集中運行	12月8日	月	☁☀	9.8	16.7	4.9	0	0	7	3	システム調整のため (第8便以降運休)
4	集中運行	12月9日	火	☀☁	7	12.3	3.4	0	0	8	2	操作バッテリー電欠 (第9便以降運休)
5	集中運行	12月11日	木	☁☀	9.5	15.6	3.5	0	0	10	0	
6	集中運行	12月12日	金	☀☁	6.4	12	4.2	0	0	10	0	
7	集中運行	12月15日	月	☁☀	6.6	10.1	2.7	0	0	10	0	
8	集中運行	12月16日	火	☀	6.4	12.6	1.6	0	0	10	0	
9	集中運行	12月18日	木	☀☁	7.8	12.7	3.3	0	0	10	0	
10	集中運行	12月19日	金	☀	7.3	15.6	0.2	0	0	10	0	
11	通年運行	12月24日	水	☁☔	9.8	12.1	7.9	2.5	0.5	1	-	
12	通常運行	12月25日	木	☁☔	9.9	11.7	6.7	9	0.5	10	0	
13	通年運行	1月7日	水	☀☁	4.5	11.3	0	0	0	0	-	
14	通常運行	1月8日	木	☁☀	4.5	8.9	1.1	0.5	0.5	10	0	
合計										107	5	
合計(通年運行除く)										105	5	

▼遠隔アシストの実施状況



▼モニター画面



※通常運行・集中運行は10便/日としたが、通年運行はデマンドサービスの予約状況により便数が増減(最大3便/日)するため、運休は発生しないこととした

遠隔アシストの検証結果(1)

- 遠隔アシストに関する検証項目について、検証結果と結果に対する対応方針を整理した。
- 今後は実現可能性も含め、L4に向けた対応方針（乗務員乗車型or遠隔制御型（アシスト含む））を検討していく必要がある。

	検証項目	検証結果	対応方針
安全性	遠隔アシスタントの判断、操作の正誤	○モニター映像の白飛びや解像度等の影響により、 <u>失敗事象(誤判断や判断不可)が1割程度発生した。</u>	○遠隔アシストの機能性向上
		○ボタン操作の不慣れや運転手とのコミュニケーションエラー等の影響により、 <u>誤操作や操作遅延となる事象が1～2割程度発生した。</u>	○遠隔アシスタントの慣熟 ○運用変更(運転手の事前承認不要)
		○自動運転システムの特性上の理由等により、 <u>遠隔アシストが実施できない事象^{※1}も存在し、路駐回避においては3割程度発生した。</u>	○自動運転システムの見直し
	手動介入発生状況	○手動介入は、 <u>路駐回避で約3割、その他の状況で1割程度発生した。</u> ○要因はアシスタントの操作に起因するものの他に、 <u>自動運転・遠隔アシストシステムに起因するもの^{※2}も一定数(路駐回避で約8割、その他の状況で約1割)あった。</u>	○遠隔アシスタントの慣熟 ○自動運転システムの見直し
	ヒヤリハット有無	○ヒヤリハットは路駐回避で約4割、 <u>その他の状況で約1割程度発生した。</u>	
円滑性	遠隔アシスタントの判断の遅延	○運転手側の視点でアシスタントの判断が遅い感じた事象は <u>路駐回避で約4割、その他の状況で1～2割程度発生した。</u>	○遠隔アシストの機能性向上 ○遠隔アシスタントの慣熟
受容性	遠隔アシスト時の操作、判断のしやすさ	○判断、操作ともに、 <u>約半数程度が「とても難しい」または「やや難しい」と回答した。また、車内アシストと比較した際に、約半数以上が「とても難しい」または「やや難しい」と回答した。</u>	○遠隔アシスタントの慣熟 ○自動運転システムの見直し ○遠隔アシストシステムの見直し
	遠隔アシストの機能満足度、導入意向	○満足度については平均的な回答となった。 ○導入意向については、 <u>「導入したい」が約3割、「一定の条件を満たせば導入したい」が5割となった。</u>	○遠隔アシストの機能性向上 ○遠隔アシストシステムの見直し

※1 自動運転モードへの復旧等により、実験箇所の手前（約20m以内）で発進ボタンを押下した際に、実験箇所を自動で通過する事象など

※2 遠隔アシストモードでは、道路の中央線を越えない範囲で路駐回避が可能かを判断するため、幅員の狭い道路に路駐車両がいた場合に回避動作ができない事象など

遠隔アシストの検証結果(2)

■モニター映像の状況



映像が白飛びしており、交差点付近の状況が確認できない



映像が黒つぶれしており、交差点付近の歩行者を確認できず、誤って通過判断した

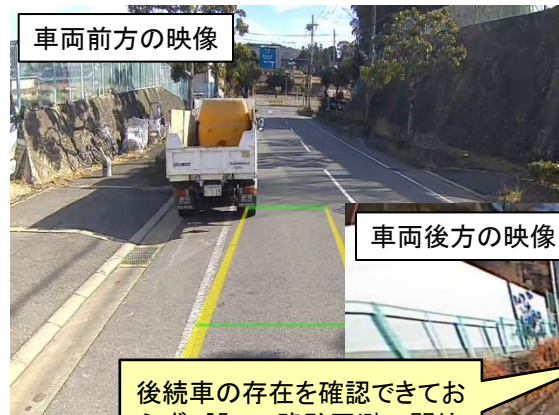
歩行者



信号機

信号機まで距離があり、信号の灯色を判断できない

■路駐回避時の状況



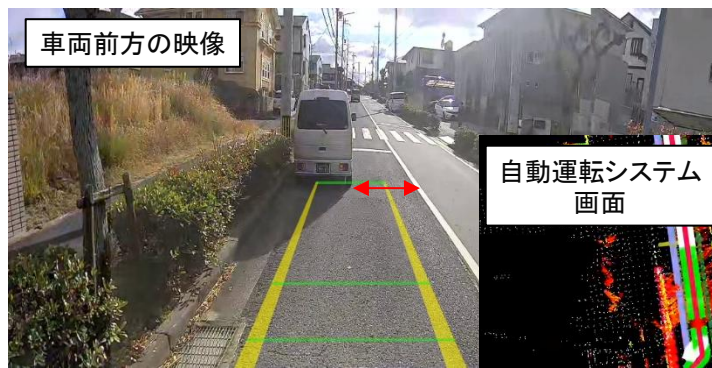
車両前方の映像



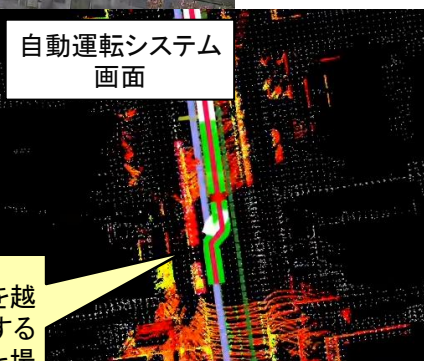
車両後方の映像 2.1 km/h

後続車

後続車の存在を確認できず、誤って路駐回避の開始判断をした



車両前方の映像



自動運転システム画面

遠隔アシストモードでは、道路の中央線を越えない範囲で路駐回避が可能かを判断するため、幅員の狭い道路に路駐車両がいた場合に回避動作ができない

3. 車載センサの増設(自動制御化)

車載センサの増設状況

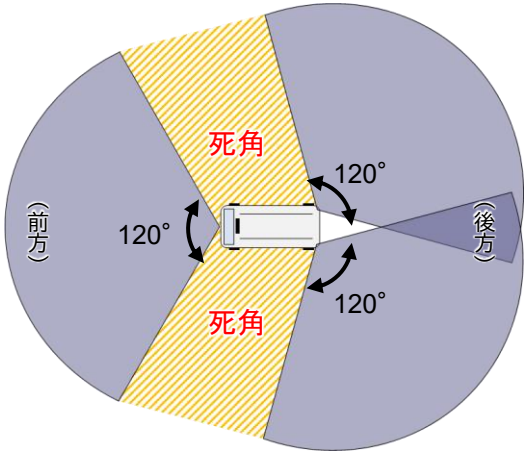
○これまでの車載センサの配置では主に側方が検知範囲外（死角）となっていた。
 ○令和7年10月に、車両改造を行い、側方（左右2か所）の車載センサを増設※した。

※ 内閣府事業（第2世代交付金）で実施（令和7年9月2日付で、内閣府地方創生推進事務局から採択通知あり）

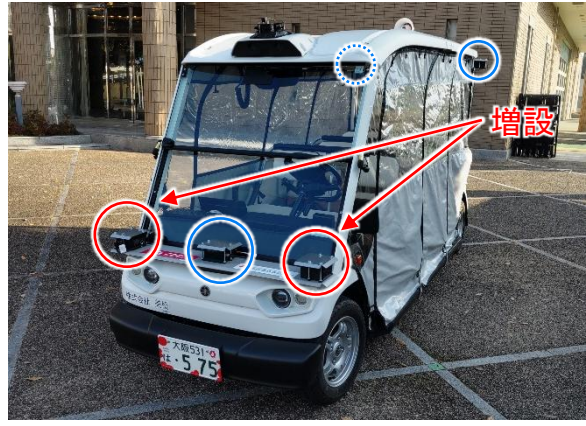
▶センサ増設前 （車載センサの設置状況）



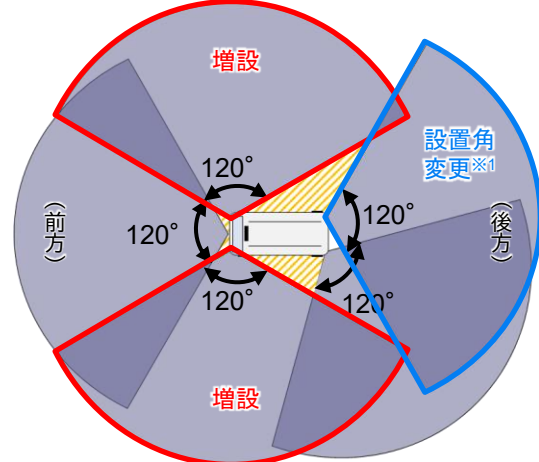
（車載センサ検知範囲）※模式図のため縮尺は実際とは異なる。



▶センサ増設後 （車載センサの設置状況）



（車載センサ検知範囲）※模式図のため縮尺は実際とは異なる。



※1 後方からの車両等を正面から捉えることで、より正確に検知するためセンサの向きを真後ろに変更

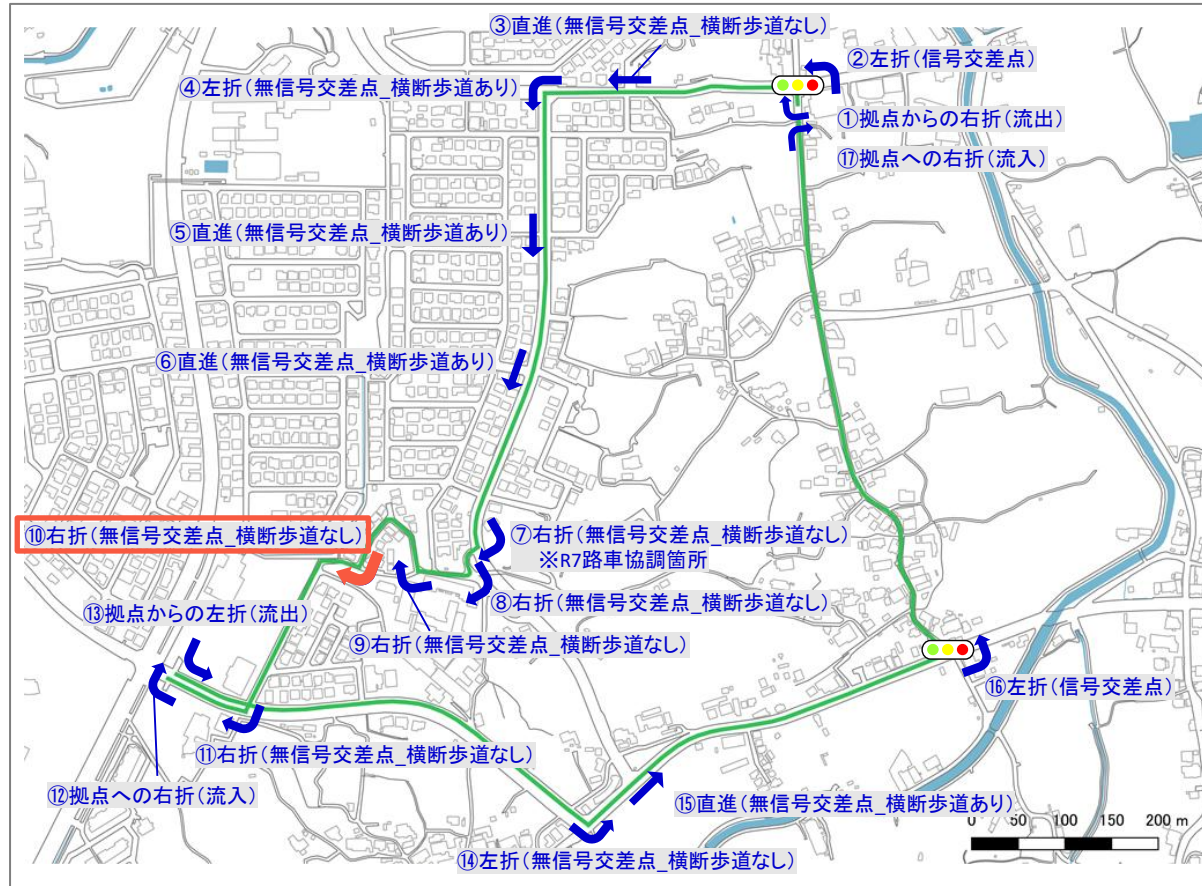
車載センサの増設による自動制御箇所の拡大

- 車載センサの増設により、現状運転手判断（出発ボタン押下）により通過している右左折箇所等のうち、箇所⑩の自動制御化（ボタン操作の省略）を実施（令和7年11月の定期保守にて実施）
- 省略が見込まれる箇所については引き続き対応し、さらなる自動化を図る。

▶ボタン操作の省略が見込まれる箇所

箇所	ボタン操作の省略可否※	備考
①	省略見込み	
②	省略不可	信号認識により自動制御化を検討
③	省略見込み	
④	省略見込み	
⑤	省略見込み	
⑥	省略見込み	
⑦	省略見込み	路車協調ありの場合のみ
⑧	省略見込み	交差道路右側の車両の検知可否は要確認
⑨	省略見込み	前方車両の検知可否は要確認
⑩	省略済み	R7.11に自動制御化
⑪	省略不可	
⑫	省略不可	
⑬	省略不可	
⑭	省略見込み	一時停止標識あり(交差道路右側の地図は作成済み)
⑮	省略見込み	
⑯	省略不可	信号認識により自動制御化を検討
⑰	省略見込み	

▼位置図



※ 自動運転システム開発事業者(エクセイド)ヒアリング結果(令和7年10月時点の回答)

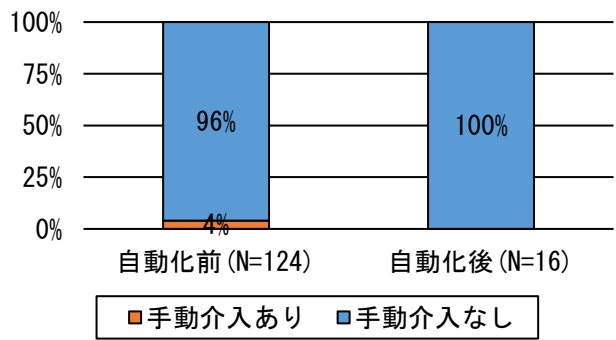
自動制御箇所の検証結果

- センサ増設による自動制御化後の手動介入※1は発生していない状況である。
- 交差点通過時間※2は自動化前後で15.7秒→11.3秒※3に短縮し、走行円滑性が向上した。
- 安全性の評価は引き続きモニタリングが必要である。

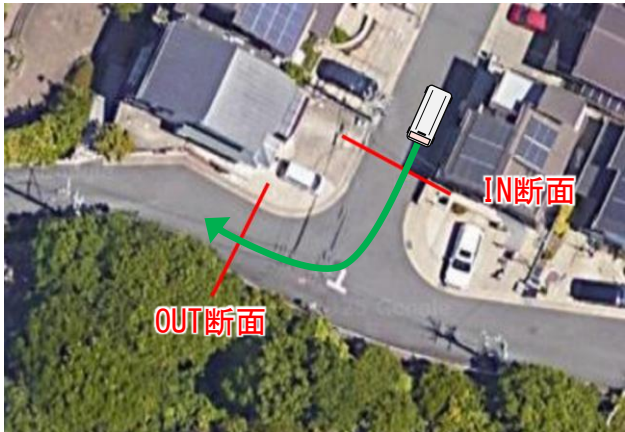
※1 自動運転車が車両ログ抽出断面（IN断面～OUT断面）を通過する際に発生した手動介入
 ※2 自動運転車が車両ログ抽出断面（IN断面～OUT断面）を通過する際に掛かった時間（値はサンプル数の中央値）
 ※3 交差点右折時の検知対象交通が存在せず、自動停止なしで通過した場合

車両ログデータの集計結果

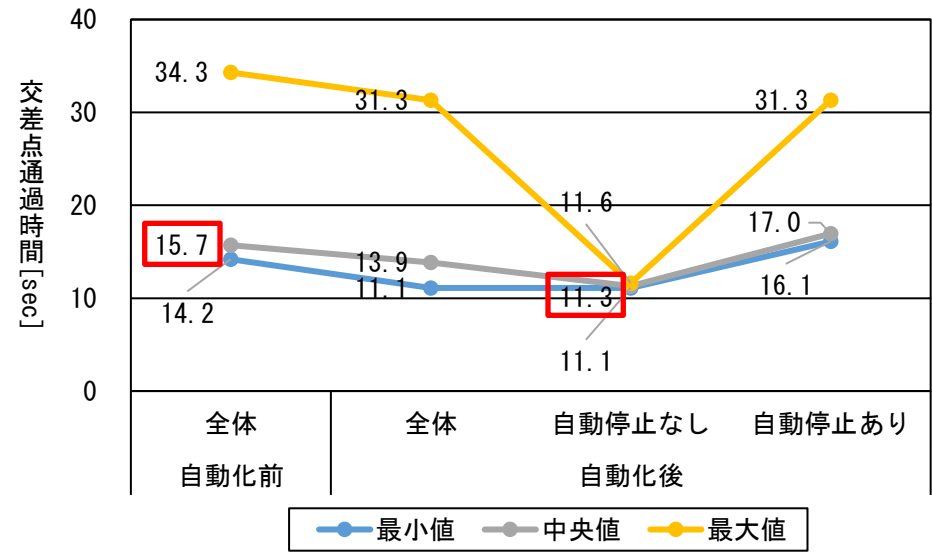
■手動介入発生状況



▼車両ログ抽出断面



■交差点通過時間



※自動化前：2025年11月の実験運行データ（124サンプル）
 ※自動化後：2026年1月～2月の通年運行データ（16サンプル）

4. 今後の課題と対応方針

これまでの経緯と今後の方針

- 令和2年度の未来技術社会実装事業の採択を受けて以降、自動運転サービスによる地域内移動支援に取組み、令和6年5月にレベル2自動運転運行を実装した。
- 令和6年度よりレベル4自動運転に向けた技術開発・環境整備として、路車協調システム等の技術検証を行っており、令和10年度（2028年度）の実装を目標に事業を推進している。

- 地域課題**
- ▶人口減少・高齢化への対応
 - ▶民生費縮減に資する健康寿命延伸に向けた未病対策
 - ▶自宅付近からバス停までのアクセス手段の確保
 - ▶拠点間を中心としたきめ細かな移動支援サービスの提供



⑤走行セレモニー（令和6年5月）

今年度実施

⑦2025.4～【L4に向けた技術実証(2)】
 レベル4自動運転に向けた技術検証
 ・路車協調システム/遠隔アシスト
 ・車両改造

⑨2027.5～【L4許認可申請】
 車両認可・特定自動運行認可

⑧2026.4～【L4に向けた技術実証(3)】
 レベル4自動運転に向けた技術検証
 ・路車協調システム/走行空間整備
 ・車両改造/信号認識

⑥2024.11【L4に向けた技術実証(1)】
 レベル4自動運転に向けて、遠隔監視システムや路車協調システムの技術検証を実施

⑤2024.5【L2運行実装】
 レベル2自動運転サービスの運行実装を開始

③2022.10【公道走行実証】
 田原地域の公道にて、レベル2自動運転の自動運転車両走行実証を開始

④2024.3【車両購入】・【自家用有償旅客運送登録】
 レベル2自動運転サービスに対応した車両購入
 2024年度からの実装に向けて、自家用有償旅客運送（交通空白輸送）登録を取得



④車両購入（たわらコネクタート）

①2021.3【地域再生計画策定】
 自動運転車を起点とした地域主体のまちづくりに基づく取り組みを開始

②2021.10【自動運転車試乗会実施】
 敷地内での自動運転車デモ走行を実施し、地域住民に対して理解醸成を図る

2028年度 目標
 レベル4自動運転サービス実装

L4実装ロードマップの見直しについて

- 本市は2024年度にレベル2自動運転の実装、同年度よりレベル4に向けた技術開発・環境（車載センサ増設、路車協調システム等）の取組みを推進している。
- これまでの取組みを踏まえて、L4実装ロードマップの見直しを予定。

現状

目標年次(全線):未定
区間:全線
※一部区間のL4実装
目標年次:2028年度
(2027年度中に許認可申請)
区間:グリーンホール田原～佐水

これまでの取組みを踏まえて、
L4実装ロードマップの見直し

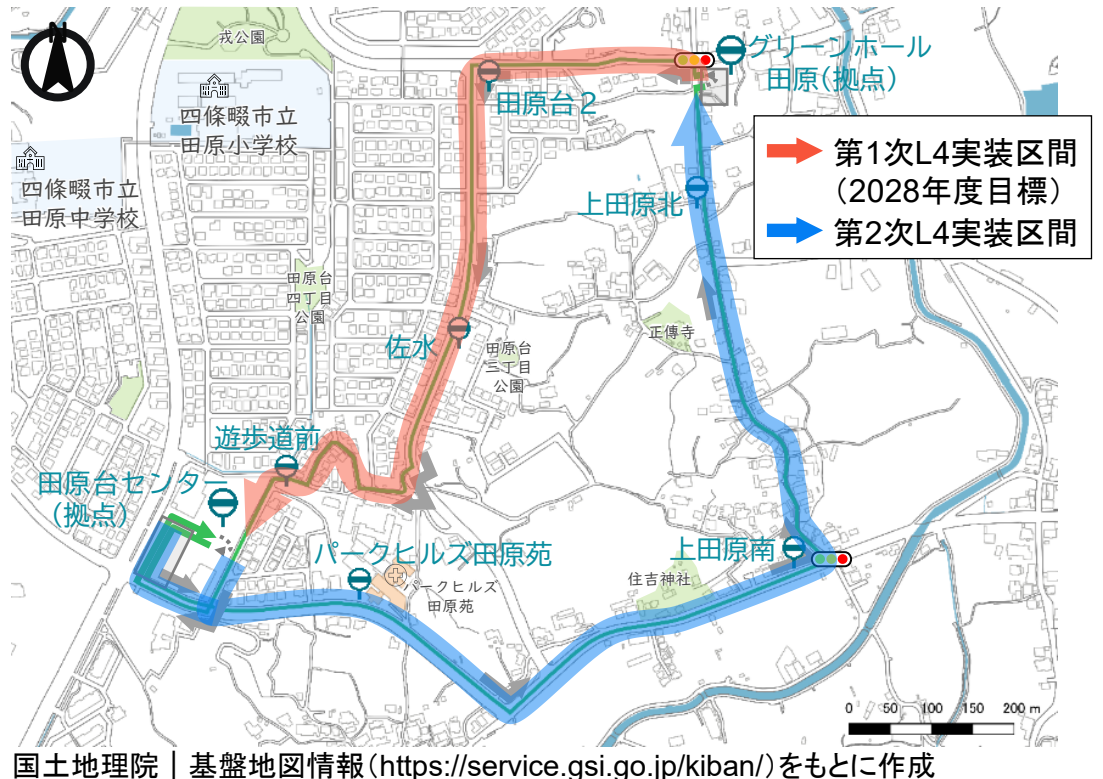
変更案

第1次L4実装区間

目標年次:2028年度
区間:グリーンホール田原～田原台センター付近
※終点は現「遊歩道前」付近まで
※その他区間は暫定的に現状のL2運行で運用
(終点～田原台センター～府道経由～グリーンホール田原)

第2次L4実装区間

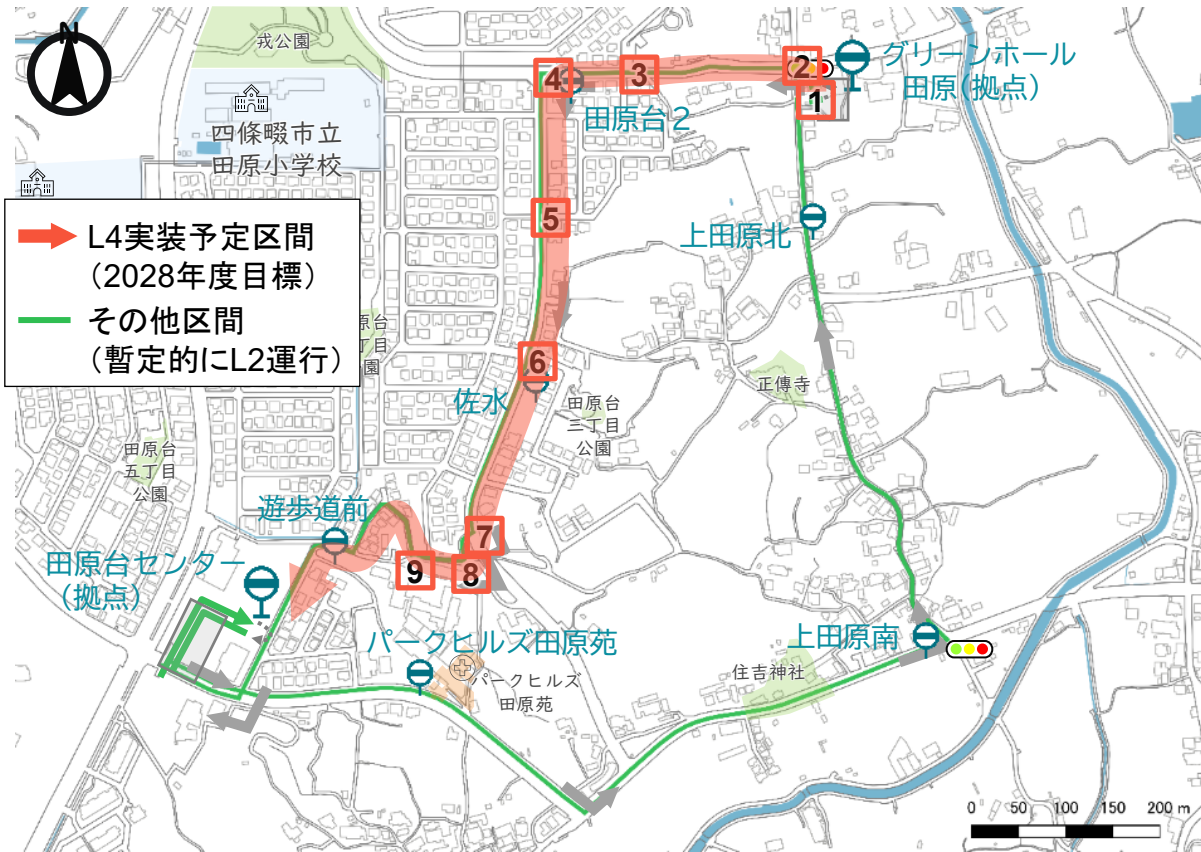
目標年次:2032年度
区間:田原台センター付近～府道経由
～グリーンホール田原



L4運行実装上の課題や対応方針

○L4運行実装上の課題や対応方針を箇所別に示す。

▶運行ルート



国土地理院 | 基盤地図情報 (<https://service.gsi.go.jp/kiban/>) をもとに作成

▶課題と対応方針

2 信号灯火の認識

信号の灯火を認識できず、出発判断は運転手等が主体

▶車載または車外(路側や路外)にカメラを設置し認識可否を検証

4 5 6 横断歩道の安全確認

横断歩道通行者(歩道部)の認識をしておらず、出発判断は運転手等が主体

▶車載センサによる歩道部を含めた横断者の認識可否を検証

7 路側センサの本設・走行空間整備

路車協調システムは有効(見込み)であるが、令和7年度仮設運用

また、交差点流出部の道路は区画線がなく流出先道路から接近する車両との交錯回避のため手動介入で離合対応

▶機器の耐久性や初期・維持管理費用を考慮して本設、実装を検討

▶車両走行位置を明示し離合対応に伴う手動介入の解消

1 3 8 9 その他自動化見込み箇所

車載センサ増設(R7)により車両判断が可能見込みであるが、現状は運転手判断で運用

▶車両システムの改良による自動化を検討

レベル4許認可取得及び社会実装に向けた課題と対応方針

- レベル4許認可取得及び社会実装に向けて、下表に示す課題に対応していくことが必要。
- 令和7年度は路車協調システムの試行（長期運用、センサ増設）や遠隔アシストの試行、車両改造を実施。
- 今後も引き続き、各課題に対して取り組む予定である。

	課題	対応方針	実績	令和8年度以降	対応目処
1	レベル4自動運転に対応した技術開発	車載センサの死角方向の解消、遠隔監視・制御システムの導入	【令和6年度】 ・遠隔監視システムの試行 【令和7年度】 ・車載センサの増設 ・遠隔アシストの試行	・車載センサ増設に伴う自動化検討	令和8年度
2	見通しの悪い交差点における対向車との交錯回避等道路インフラからの支援	車載センサに加え路側センサによる路車協調システムの活用、信号の現示情報を車両に提供する信号協調システムの活用	【令和6年度】 ・路車協調システムの試行（3箇所） 【令和7年度】 ・路車協調システムの試行（長期運用、センサ増設）	・信号認識システムの試行 ・路車協調システムの本設、実装の検討	令和8年度
3	自動運転の走行継続や道路交通全体の安全性向上に資する走行空間の整備	路上駐車対策（走行位置の明示）、自動運転車の走行を周知する看板等の設置	—	・計画検討（道路管理者協議等）	令和8年度
4	レベル4自動運転車両運行時における、事故発生時の法的責任の明確化	自動運転車両の開発者、所有者、特定自動運行主任者の法的責任を整理し、安全保障体制を構築	—	・事例収集（他地域へのヒアリング等）	令和9年度
5	経営の自立化	レベル4自動運転に係る経費を整理し、収支状況に合わせて、利用料収入以外の収入確保や財源確保の方策を検討	—	・事例収集（他地域へのヒアリング等）	令和9年度